

**Procès-verbal de la séance du 21 novembre 2007 avec la direction de l'AIG**

**Lieu :** AIG, aérogare passagers, salle de conférence I

**Présents :**

MM.	R. DEILLON	AIG, Directeur général
	M. MOUNIER	AIG, Environnement et affaires juridiques
Mme	J. TRUCHET	Commune de Ferney-Voltaire, Vice-Présidente
MM.	Y. ROCHAT	Commune de Vernier, Président
	Ph. POGET	Commune de Satigny
	P. SIMON	Commune de Tannay
	M. WEIL	Urbaplan, secrétariat technique

**Excusés**

Mme	E. FATTON	Commune de Collex-Bossy
M.	G. MAURIN	Commune de Prévessin-Moëns

---

**Ordre du jour**

1. Présentation des nouveaux membres du Comité directeur
2. Approbation du PV de la séance du 21 mars 2007
3. Information sur la position de l'AIG relative aux études demandées par la CRINEN
4. Expertise sur la compatibilité entre aviation légère et aviation lourde
5. Travaux du GTAL
6. Evolution des vols de nuit
7. Avancement du programme d'insonorisation
8. PEB
9. Divers / Prochaine séance

**1. Présentation des nouveaux membres du Comité directeur**

Les nouveaux membres du Comité directeur sont présentés :

- > M. Yvan ROCHAT, Conseiller administratif de Vernier et président de l'ATCR
- > M. Philippe POGET, Conseiller administratif de Satigny
- > M. Patrick SIMON, municipal de Tannay
- > Mme Elisabeth FATTON, Conseillère administrative de Collex-Bossy

**2. Approbation du PV de la séance du 21 mars 2007**

Le PV est approuvé.

**3. Etudes demandées par la CRINEN**

M. DEILLON informe que le rapport a été transmis au mois de mai à la CRINEN. L'OFAC a demandé à l'AIG de prendre position, ce qui a été fait et transmis en date du 8 octobre 2007.

Les rapports et la prise de position seront transmise aux recourants qui ont un délai au 1<sup>er</sup> février pour prendre position.

La position de l'AIG est un maintien du statu quo concernant les heures de fermeture de l'aéroport.

M. MOUNIER précise que l'expertise porte non seulement sur les heures de fermeture de l'aéroport, mais également sur l'extension du couvre-feu et le plafonnement des vols. L'analyse coûts-bénéfices conclut que les coûts sont trop élevés par rapport aux bénéfices. La prise de position de l'AIG ne contredit pas celle de l'expertise.

M. ROCHAT demande comment les coûts et bénéfices en matière de santé publique sont pris en compte.

M. MOUNIER explique que l'étude ne va pas dans ces détails et se limite à des éléments comparables. Il n'était par ailleurs pas possible, dans les délais fixés, de mener une étude exhaustive sur la question. Enfin, il rappelle que le rapport a été distribuée en anglais et allemand au mois de juin aux membres de la CCLNTA.

M. MOUNIER précise que Cointrin n'est pas un hub, par conséquent les passagers provenant de longs courriers doivent pouvoir arriver le soir, s'ils arrivent dans un hub vers les 21h00. Par rapport à l'Europe, la Suisse est la plus restrictive en ce qui concerne les limitations des vols nocturnes.

Par ailleurs, il y a des compagnies basées à Genève qui doivent pouvoir ramener leurs avions à leur base. Pour que les avions puissent partir tôt le matin, ils doivent pouvoir arriver tard le soir.

M. POGET demande quelles sont les incidences de la suppression de la trajectoire KONIL après 22h00.

M. MOUNIER répond que les impacts doivent être évalués tant pour l'AIG que pour les contrôleurs aériens. L'AIG n'y est pas opposée et s'en remettra à la décision de la justice. Il signale que seuls les avions des classes 4 et 5 (les moins bruyants) sont autorisés à utiliser la trajectoire KONIL.

M. POGET relève que de nombreux citoyens de Satigny estiment que les survols ont augmenté.

M. DEILLON rappelle que des plaintes précises doivent être adressées à l'aéroport afin que l'AIG puisse en examiner les raisons.

M. POGET demande s'il est possible d'avoir une carte avec les routes suivies par les avions.

M. MOUNIER répond que les trajectoires des avions peuvent être déviées par le vent. Il transmettra néanmoins une carte avec le tracé des routes.

M. ROCHAT fait part de l'intention de l'ATCR-AIG de s'équiper d'un réseau de micros indépendants.

M. DEILLON rappelle que l'AIG dispose de micros très performants qui filtrent les types de bruit.

Mme TRUCHET rappelle qu'il n'y a qu'un seul micro pour la toute la partie française.

M. SIMON précise que l'intention de l'ATCR-AIG est de travailler en partenariat avec l'aéroport.

M. MOUNIER explique que dans beaucoup d'aéroports il y a rivalité entre l'aéroport et les associations de protection. Ce qui est important, ce n'est pas le bruit mesuré, mais le bruit calculé par l'EMPA grâce au logiciel FLUELA. Il y a 4 ans, il y a eu une discussion à la CCLNTA sur la fiabilité du modèle de calcul. Il ne faudrait pas à nouveau rouvrir une bataille d'experts.

M. SIMON précise que l'ATCR-AIG représente des citoyens qui se plaignent du bruit. Le système de micros indépendants permettra d'avoir un relevé plus complet et permettra de confronter les points de vue.

M. ROCHAT conclut en rappelant que le but n'est pas de batailler, mais de dialoguer.

MM. DEILLON et MOUNIER assisteront à une présentation du système faite par l'ARAG le 3 décembre 2007.

#### **4. Expertise sur la compatibilité entre aviation légère et aviation lourde (NLR)**

M. DEILLON explique que le 5 juin, l'AIG a écrit à l'OFAC pour savoir si le rapport NLR pouvait être publié.

L'OFAC a répondu que le sujet était trop complexe et que des analyses étaient encore en cours. Tant que les analyses ne sont pas terminées, l'OFAC recommande de ne pas publier le rapport.

M. ROCHAT s'étonne que le rapport publié en 2005 ne soit toujours pas diffusé, alors que l'OFAC conclut à l'absence de risque. Il réitère donc la demande d'obtention de ce rapport.

M. DEILLON explique qu'il n'y a pas eu d'analyse de risque. Skyguide analyse les procédures de séparation des vols. Une procédure pour que le rapport soit publié a été déclenchée par M. LOOTEN sur la base de la Lipad. D'ici fin 2007, début 2008, le rapport devrait être terminé. Actuellement il est sous embargo de l'OFAC.

#### **5. Travaux du GTAL**

M. MOUNIER rappelle que le GTAL délègue à un sous-groupe de travail technique (SGTT). Le GTAL s'est prononcé le 5 mai 2007 sur les propositions du SGTT. Le constat fait est que les vols d'aviation légère diminuent, mais il y a une recrudescence des vols d'hélicoptères.

D'autres mesures ont été proposées :

- > Modulation de la taxe bruit : cela n'a pas convaincu l'AIG.
- > Subvention d'achats d'avions moins bruyants : l'aéroclub n'a fait aucune demande auprès de l'AIG.

- > Modification des tours de piste : une analyse des tracés radars a été effectuée au mois d'août. Il apparaît que le respect de la volte serait préférable à une modification de celle-ci. Skyguide est par ailleurs réticent à fournir des tracés radars pour des raisons de sécurité.
- > Interdiction des vols les jours fériés : c'est en vigueur, mais il y a eu un problème le 1<sup>er</sup> novembre.
- > Suivi des plaintes : l'AIG essaye de s'améliorer.
- > Hélicoptères : plusieurs mesures sont envisagées pour cet hiver :
  - briefing des pilotes
  - relevé des pilotes qui commettent des infractions
  - mise en place d'un PPR (prior permission request) : créneau horaire et spatial pour mieux protéger la population

## **6. Evolution des vols de nuit**

M. MOUNIER présente les dernières statistiques concernant les vols entre 22h00 et 6h00 :

- > augmentation des mouvements nocturnes, surtout des atterrissages
- > il s'agit principalement d'avions de ligne
- > les compagnies ont planifié un mouvement/jour supplémentaire. Les fréquences sont augmentées en raison de l'augmentation des taux de remplissage et de la demande.
- > les causes principales sont des arrivées tardives

M. DEILLON précise encore que pendant quelques années l'AIG a connu une stagnation et qu'un seuil est franchi à chaque changement d'horaire. En octobre 2007, l'augmentation du nombre de passagers a été de 9,7 % et celle des vols de 8,8 %. Un million de passagers supplémentaires, cela représente un millier d'emplois créés.

M. ROCHAT demande si l'AIG discute avec les autres aéroports par rapport aux retards.

M. DEILLON répond que cela est difficile et que l'AIG subit les retards des autres aéroports.

## **7. Avancement du programme d'insonorisation**

M. MOUNIER fournit l'état de la situation au 22.11.2007 :

Logements situés en zone de dépassement de la valeur d'alarme (VA) :

	Logements			
	A insonoriser	En cours d'insonorisation	Insonorisation terminée	Total
Bellevue	11	6	25	<b>42</b>
Grand-Saconnex	0	0	1	<b>1</b>
Genthod	0	2	7	<b>9</b>
Meyrin	6	11	44	<b>61</b>
Pregny-Chambésy	0	0	2	<b>2</b>
Satigny	0	0	2	<b>2</b>
Vernier	23	502	247	<b>772</b>
<b>TOTAL</b>	<b>40</b> <b>4.5%</b>	<b>521</b> <b>58.6%</b>	<b>328</b> <b>36.9%</b>	<b>889</b> <b>100%</b>

Logements en situation de VA -1 à -3 dBA

	Logements			
	A insonoriser	En cours d'insonorisation	Insonorisation terminée	Total
Bellevue	33	1	7	<b>41</b>
Grand-Saconnex	16	0	1	<b>17</b>
Genthod	107	22	19	<b>148</b>
Meyrin	669	375	28	<b>1'072</b>
Pregny-Chambésy	21	0	4	<b>25</b>
Satigny	26	20	3	<b>49</b>
Vernier	244	492	266	<b>1002</b>
Versoix	385	0	3	<b>388</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1'501</b> <b>54.7%</b>	<b>910</b> <b>33.2%</b>	<b>331</b> <b>12.1%</b>	<b>2'742</b> <b>100%</b>

Le GLCT permettant l'insonorisation en France devrait être mis en place au mois de décembre 2007.

En 2007, les dépenses pour l'insonorisation ont été le double de celles de 2006.

## **8. PEB**

M. MOUNIER précise que le PEB est un outil d'aménagement du territoire et non de mesure du bruit. Il va induire des contraintes sur la constructibilité des terrains à Ferney-Voltaire. Durant l'enquête publique, les enquêteurs ont relevé peu de remarques.

M. POGET demande si le mode de calcul est même en Suisse et en France.

M. MOUNIER répond que les modes de calculs ne sont pas identiques, mais permettent néanmoins de faire des comparaisons. Le PEB déterminera une courbe (LDEN 57) qui va fixer le périmètre d'insonorisation. Pour avoir des renseignements plus précis concernant le PEB, il recommande de s'adresser à M. Tryphon.

## **9. Divers**

M. SIMON demande si Cointrin pourrait devenir un hub.

M. DEILLON répond que le bassin n'est pas suffisant pour un hub, mais un potentiel existe pour offrir des vols longs courriers supplémentaires.

M. POGET demande si l'AIG peut faire des présentations à des Commissions municipales ou à des Conseils municipaux.

M. DEILLON répond que c'est tout à fait possible. Par ailleurs, il précise que dans le terminal T1+, un lieu d'information sera aménagé pour présenter les aspects environnementaux. L'ouverture est prévue pour mi-2009.

M. POGET demande si des pénalités sont données suite à des réclamations concernant les trajectoires.

M. DEILLON répond qu'il n'y a pas de pénalité pour des vols en dehors des trajectoires. S'il y a un incident, cela est transmis à l'OFAC pour analyse de sécurité.

M. MOUNIER précise qu'avec le trafic IFR, il y a très peu d'infractions et qu'avec le trafic VFR, la jurisprudence admet une tolérance de 300 mètres. Enfin, l'AIG n'encaisse pas des amendes en cas d'infraction.

## **Prochaine séance**

La prochaine séance est fixée au mercredi 30 avril à 17h00.

Marcos WEIL  
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève le 3 janvier 2008